

Ambiance

Le gardien des Arcanes doit particulièrement bien peindre le monde des chemins de fer, le luxe des trains et des salons de la CIWL, le travail des cheminots dans le charbon, la tôle et le bruit, la chaleur de cette fin d'été, avec une moiteur qui monte au fur et à mesure pour se terminer par un orage aux Laumes par exemple. N'hésitez pas à consulter et montrer les photos et documents du guide des chemins de fer.

Sanité

Ce scénario est très éprouvant pour la santé mentale. Les pertes sont faibles mais nombreuses.

Rappel sur la folie :

L'investigateur qui perd plus de 20% de son total de SAN et réussit un jet d'idée a « droit » à une folie. L'investigateur qui perd 5 points de SAN en une seule fois gagne également une petite folie passagère...

Résumé du scénario

Un système révolutionnaire d'alimentation en eau des locomotives est installé sur la voie non loin de Dijon, entre Mont-bard et Les Laumes-Alésia. 6 locomotives sont équipées du système de récupération d'eau. L'un des captages est situé dans une ancienne grotte où vivent les Nyogg C'chut. Une première de ces créatures est aspirée par la locomotive 231 D 262. La créature se cache dans la chaudière. Lors de l'entretien, un agent des ateliers remarque la créature, la « titille », cette dernière lui saute au visage et le tue. Le Nyogg C'chut meurt également. Quelques jours plus tard, la machine aspire une deuxième créature qui attaque les deux agents de conduite puis se terre dans la chaudière. La locomotive s'arrête seule en pleine voie, il n'y a plus personne à bord ! La machine est emmenée à nouveau aux ateliers d'Oullins. Machard lui rend visite la nuit et accepte d'aider la créature, elle entre dans son corps et lui « demande » de la ramener vers ses sœurs à Alésia. C'est à ce moment que les investigateurs arrivent pour leur enquête. Machard n'aime absolument pas ça, si l'un des enquêteurs est seul près de la machine, il se prendra un boulon dans la tête ! Aussitôt, Machard se sauve par des chemins connus de lui seul, arrive à échapper à tous poursuivants, et se rend à Dijon puis aux Laumes-Alésia. Il arrive en fin de journée, se dirige le long de la voie vers le réservoir et entre dans la grotte de captage. Il « libère » le Nyogg C'chut et tente de sortir mais il est tellement brûlé intérieurement qu'il s'effondre agonisant près de l'entrée. Les Nyogg C'chut chantent le retour de leur congénère ce qui provoque une odeur pestilentielle et une violente vague de rêves dans les villages alentours. Trois agents de la voie entrent dans la caverne et, en voyant le corps horrible de l'apprenti et l'horreur qui se lit sur ce qu'il reste de son visage, décident de descendre. En bas, l'un d'eux reste subjugué par les créatures, il laisse les Nyogg C'chut le contrôler et la migration commence : les Nyogg C'chut investissent le corps de l'infortuné. Ses deux collègues tentent de le tirer en arrière sans succès, l'un est blessé gravement, le second, fortement choqué, l'aide à sortir. Le blessé succombe une fois à l'extérieur. Les investigateurs arrivent juste au moment où le cheminot rescapé tente de stopper un train rapide en provenance de Paris. Il meurt heurté par la machine, le mécanicien ne s'est aperçu de rien et le train continue son chemin. Dans la caverne, les investigateurs découvrent le corps partiellement liquéfié de MACHARD ! Ils ont 1h30 pour boucler l'af-

faire avant l'arrivée des forces de l'ordre (et un massacre possible). En bas, les Nyogg C'chut ont commencé leur migration, elles se scindent en deux, une partie de la taille d'une noix s'infiltrer par la bouche alors qu'une autre tombe dans le lac et flotte mollement, inerte mais corrosive.

Il est 21h15 le 31 août 1929 quand le « Train Bleu » s'arrache du quai encore noir de monde. La clientèle huppée de Paris quitte la capitale pour la Côte d'Azur. Le train traverse à vive allure la banlieue puis la campagne du sud de Paris pour atteindre la gare de Laroche-Migennes. 15 minutes d'arrêt pour changer de loco-motiv et c'est avec la Pacific 231-C n°262 que le train repart. Cette machine de presque 100 tonnes, fleuron du matériel roulant du P.L.M., tire sans problème les voitures métalliques du plus beau train français. Le conducteur des wagons-lits (chargé du bon déroulement du voyage) Georges BROUVILLERS aime son métier, servir les plus grands noms de l'aristocratie et de la politique aussi bien que du spectacle le ravit. Il sait toujours anticiper sur les désirs de ses clients exigeants qui ne tarissent pas d'éloges à son propos. C'est pourquoi, quand le train commence à donner des à-coups non loin de Dijon, il s'en inquiète et surveille la locomotive par la fenêtre. Dijon : 23h37... 15 minutes de retard... pas normal... à la faveur d'une courbe, il aperçoit le chauffeur qui enfourne le charbon dans le foyer, gueule rougeoyante dans la nuit noire. Mais voilà qu'une dizaine de minutes plus tard, ça recommence... le train ralentit... il se penche à nouveau, mais ne voit rien, la machine crache des nuages de fumée noire sous la faible clarté de la lune. Rien ne va plus quand le train décélère et finit par se traîner lamentablement sur les voies traversant les vignobles de Bourgogne. Il est 1h15 à sa montre quand il saute sur la voie et court vers l'avant, vite rejoint par le contrôleur du P.L.M. Les grillons et les cigales chantent dans la nuit noire, douce et agréable, s'il n'y avait cette angoisse : Pourquoi cet arrêt ? Ils approchent de la locomotive, de grands nuages de vapeur blanche s'échappent de l'avant, le ventre d'acier sous pression souffle timidement un shtong. Les deux hommes sont au niveau du tender, ce gigantesque réservoir sur roues, ce garde-manger de la locomotive. Ils appellent mais n'obtiennent aucune réponse. Les cigales semblent chanter plus fort maintenant... Ils grimpent sur la plate-forme, mais qu'elle n'est pas leur surprise : personne ! Le mécanicien et le chauffeur ont disparus ! La porte du foyer est ouverte et les flammes timides éclairent faiblement la pelle du chauffeur. La musette du mécanicien est coincée entre deux leviers, la gourde dépasse légèrement, rien ne bouge. Shtong Shtong Shtong... murmure toujours la machine...

Les investigateurs sont chargés par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (C.I.W.L.) et par la Compagnie des chemins de fer du Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M.) de résoudre le mystère qui entoure la disparition des deux agents de conduite du train « Calais-Méditerranée-Express » (le Train Bleu). L'enquête est officielle du point de vue des autorités ferroviaires, mais pas judiciairement. Il ne faut surtout pas ébruiter la disparition, imaginez un peu ce que diraient les clients prestigieux du « Train Bleu » s'ils apprenaient que la machine n'avait plus de conducteur !

Début

La Compagnie des chemins de fer du P.L.M. et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) décident d'organiser conjointement une commission d'enquête afin de connaître les raisons de cette disparition sans éveiller les soupçons de la clientèle fortunée et influente.

Les investigateurs sont membres de cette commission d'enquête. Ils doivent tous se retrouver le mardi 2 septembre 1929 à 9h à l'hôtel du P.L.M. et de la CIWL « Château-Perrache » à Lyon.

Les investigateurs

Les investigateurs ont tous les moyens possibles, s'ils ne sont pas trop extraordinaires. En gros, ils peuvent interdire la circulation d'un train, réquisitionner une machine, monter avec le mécanicien... mais ils ne peuvent pas faire intervenir une brigade de gendarmerie sans raison valable. Les cadres cheminots faciliteront au maximum leurs recherches, les agents de maîtrises ou les employés seront moins enclins à obéir mais la peur du grade est prépondérante. Attention, il ne faut pas faire n'importe quoi ! Un train ne peut pas circuler dans la minute. Il faut 3 à 4 heures pour préparer la chaudière, l'agent n'est peut-être pas chez lui... Il existe dans les dépôts une locomotive toujours prête à partir dans l'heure, dite « de se-cours ». Autre chose, un train ne peut pas circuler comme il veut, il doit s'insérer dans le trafic, répondre obligatoirement aux conditions de sécurité sinon l'agent refuse (il le peut) même si l'ordre émane du président de l'entreprise !

8 investigateurs pré-tirés sont joints. Les voici dans un simili ordre d'importance pour le scénario : cf. fin du scénario.

L'histoire

« Faire l'eau »

Les trains rapides de nuit qui descendent de Paris vers la Côte d'Azur perdent trop de temps dans l'approvisionnement en eau, aussi les ingénieurs de la Compagnie P.L.M. étudient une solution : la prise d'eau en circulation.

Des rigoles sont installées au milieu de la voie et une goulotte de récupération mobile est fixée sous le tender. Au moment opportun, le chauffeur baisse sa goulotte dans la rigole et, avec la vitesse, l'eau grimpe dans le réservoir. Le système est testé et validé. Quelques machines sont alors équipées de ce système par les ateliers d'Oullins : les Pacific 231 D 260 à 265 du dépôt de Villeneuve St Georges, Laroche et Lyon-Mouche. Les tenders sont également modifiés, leur capacité en eau passe de 28 à 18 m3 et en charbon de 7 à 11 tonnes.

Tender : c'est un wagon spécial accroché tout de suite derrière la locomotive et qui contient le charbon et l'eau.

Les Pacific 231 sont des machines avec 2 essieux porteurs à l'avant, 3 roues motrices d'un diamètre d'un mètre et un essieu porteur à l'arrière (voir documentation).

Grâce à ce système de récupération d'eau en pleine voie, les trains rapides ne perdent plus de temps pour faire l'eau et le trajet peut s'effectuer d'un trait de Laroche à Lyon : un gain de temps de plus de 20 minutes car il supprime l'arrêt de Dijon et le changement de machine.

Les puits et ceux qu'ils abritent

Pour alimenter les réservoirs, la Compagnie de chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée perce des puits le long de la voie ou récupère l'eau de nappes phréatiques. Lors du forage d'un puits près des Laumes-Alésia, les ouvriers découvrent une cavité souterraine immense. Ils branchent cette réserve d'eau sur le réservoir qui alimente la rigole sur la voie. Au fond de cette eau, un liquide nauséabond, visqueux et verdâtre abrite des créatures inconnues des humains : les Nyogg C'chut (voir page 6).

Le niveau d'eau baisse rapidement, les faibles pluies du printemps et les chaleurs de l'été n'ont rien amélioré. Vers la mi-août, le niveau est si bas que le liquide visqueux pollue le réservoir et la rigole au milieu de la voie.

Les agents de la voie entre Dijon et Laroche remarquent des traces verdâtres dans les rigoles qui réapparaissent malgré un nettoyage fréquent, surtout du côté de Montbard et Darcey. Pensant à des algues, ils ne signalent rien ! Dans les dépôts où à lieu l'entretien courant des machines, plusieurs cheminots remarquent également ces dépôts verdâtre et nauséabond au fond des tenders et sur les machines, qui calamine les tubulures.

Les défauts de pression

Le 20 août, une première machine, la 261, est amenée à Oullins pour contrôle : le mécanicien se plaint d'un défaut de pression. L'agent d'entretien qualifié Raoul DUGRAY et l'apprenti Rémi Marchard ouvrent la chaudière, et découvrent un dépôt anormal d'une substance verdâtre sur les tuyauteries. Ces dépôts anormaux sont attribués à des algues probablement ramassées par la machine, d'autant plus que les cinq autres machines présentent les mêmes anomalies.

Dans la nuit du 21 au 22 août 1929, une créature sort du puits. Elle glisse dans la rigole au milieu de la voie et la Pacific 231 D 262 l'avale ! À peine arrivée dans le tender, la créature est introduite dans la chaudière puis propulsée dans les tubulures où elle se niche en l'obstruant. La locomotive, en tête du rapide Paris-Lyon-Marseille, commence à avoir des difficultés pour maintenir la haute pression. Elle arrive en gare de Chalon sur Saône avec 5 minutes de retard. Le train continue son chemin mais arrive à Lyon avec 15 mi-

vos notes

nutes de retard : pas de doute pour le mécanicien, la machine a un défaut de pression. Il demande le dévoiement pour entretien aux ateliers d'Oullins-Machines.

Le premier accident

Le 22 au matin, la locomotive arrive à Oullins-Machines. Trois ouvriers s'occupent d'elle, Raoul DUGRAY ouvre la boîte à fumée (l'avant de la machine) et commence à nettoyer l'intérieur de la chaudière, Lucien Michaud et Michel Parquet con-trôlent les circuits de haute et basse pression. DUGRAY entre dans le ventre de la chaudière, il remarque quelque chose dans les tubulures et farfouille avec une barre de fer en disant à ses collègues : « il y a quelque chose de bizarre ici, on dirait un bloc de scories blanches ou une toile de jute... je vais le sortir... » Un ouvrier sur une machine voisine a entendu la remarque de DUGRAY. C'est alors que la créature saute au visage de DUGRAY le brûlant fortement. Sous le choc, il tombe en arrière et meurt dans la minute en hurlant. Ces deux collègues accourent et voient la créature en train de se frayer un chemin dans les chairs liquéfiées du visage de leur ami : ils n'ont plus dit un mot intelligible depuis ce jour fatidique ! Ils sont visibles à l'hôpital psychiatrique du Vinatier, mais il n'y a rien à obtenir d'eux...

Sous les ordres du chef d'ateliers Pierre MORTEAU, le jeune apprenti Rémi MACHARD termine les travaux d'entretien. Par mégarde il touche la substance verdâtre et la goutte : c'est pas bon ! Dans la nuit, il entend des chants étranges et fait des rêves insolites : il aperçoit un monde vierge de toutes présences humaines, peuplé de créatures étranges, déroutantes, déroutantes, qui l'appellent, lui demandent de l'aide... au matin, il se réveille en sueur, les mains et la bouche brûlées. Il est charmé (voir page 6)

Le lendemain, les services de polices de Lyon font leur enquête mais ne trouvent rien. Le rapport de police (en annexe) fait état d'une mort suite à des brûlures dues à une réserve de vapeur d'eau brûlante restée dans la chaudière. La compagnie est accusée de négligence et l'affaire est classée. Aucune autopsie n'est pratiquée, le corps de DUGRAY étant trop repoussant. Il est enterré très rapidement, la créature est toujours dans son corps, mais morte.

Pendant 3 jours, du lundi 26 au mercredi 28 août, Rémi s'occupe particulièrement bien de la locomotive et n'accepte l'aide d'aucun autre ouvrier. Ce qui arrange tout le monde, la machine est peut-être maudite !

La compagnie refuse les conclusions de l'enquête quant à sa négligence et lance une contre-enquête technique. Les cinq membres de cette contre-enquête sont le chef de dépôt de Paris-Villeueuve St Georges, l'ingénieur traction FOUQUEREUIL, un ingénieur du matériel, un chef de service chevronné du Matériel d'Oullins et un contremaître des usines Schneider. Ces cinq hauts responsables n'ont rendu aucun rapport mais d'après la rumeur, le résultat serait assez décevant : aucune trace, rien qui confirme ou infirme la thèse de l'accident d'eau chaude !

Le jeune apprenti présente la locomotive aux membres de la contre-enquête (qui ne veulent ni se salir, ni rentrer dans la chaudière) et exécute tous les travaux demandés. Personne n'explique les raisons de l'accident.

Le retour en ligne

Le samedi 31 août, la machine est à nouveau prête à tirer un train, elle remonte seule au dépôt de Villeueuve St Georges où le mécanicien Jean-Baptiste LALUQUE et le chauffeur Isidore Batelier attendent avec crainte la circulation prévue pour la nuit : le Train Bleu. En effet, pas question de faire perdre ne serais-ce qu'une minute à ce train prestigieux ! La locomotive doit donner tout ce qu'elle a et le chauffeur va devoir enfourner plusieurs tonnes de charbon dans le foyer. À 21h15 le samedi 31 août 1929, la machine est en tête du rapide 11 « Le Train Bleu ». Après les derniers prépa-

ratifs, le train quitte Paris Gare du P.L.M. et roule dans la nuit... Il traverse Melun à toute vitesse puis Sens, Laroche à 22h42, et Tonnerre toujours à l'heure. Le chauffeur charge le foyer pour donner assez de puissance au mécanicien le temps de descendre le système de récupération sous la machine et le tender aspire l'eau des rigoles sur la voie. C'est un petit peu avant Les Laumes-Alésia que la locomotive aspire une seconde créature qui se blottie dans le tender. Quelques kilomètres plus loin, après la gare de Bordès, la créature s'infiltré dans la chaudière. La locomotive commence à redonner des signes de faiblesse, le mécanicien décide alors de pousser au maximum sa machine et ils enfournent les briquettes (briques de charbon brûlant facilement et fortement mais beaucoup plus onéreuse, le mécanicien et le chauffeur achètent le combustible !). La gare de Dijon est traversée à forte allure mais le train accuse 15 minutes de retard. À Vougeot, il a 20 minutes et 25 à Nuits St Georges. La pression baisse et le chauffeur prend la longue perche pour remuer le foyer. La créature fait irruption sur la plate-forme et après un combat court et violent pousse les cheminots hors de la locomotive. Ils succombent dans les minutes qui suivent. Leurs corps reposent toujours non loin de Corgoloin, dans un fossé, à quelques centaines de mètres de distance l'un de l'autre. Ils seront découverts par les services de gendarmerie si une recherche est organisée, sinon par les services de la voie le jeudi dans la matinée.

La créature entre à l'abri dans la chaudière. Le train traverse à ce moment précis la gare de Beaune. Faute de combustible, la chaudière obstruée, la pression descend rapidement et la machine s'arrête au nord de Chagny.

Les agents à bord du train descendent sur la voie et abordent la locomotive... personne, aucune trace de vie. Il faudra attendre plus de deux heures avant l'arrivée d'une machine de secours en provenance du dépôt de Lyon-Mouche. C'est avec plus de 3 heures de retard que le train entre en gare de Lyon-Brotteaux !

Depuis le 2 septembre, la machine est stationnée sur une voie de garage, au milieu d'autres machines accidentées, dans les ateliers d'Oullins-machines. Pestiférée, personne n'ose l'approcher à part Rémi. Trois agents de la police des chemins de fer se relayent pour surveiller la machine, mais cette surveillance est très sommaire. Rémi vient quand il veut, il a même pris le temps de nettoyer toute la machine et le tender. Toutes les pièces sont huilées, graissées, briquées ; la plate-forme est propre, il ne reste presque aucune trace, à part deux ou trois tâches verdâtres dans les coins. Sous la locomotive, ce n'est absolument pas pareil, il y a de nombreuses traînes verdâtres et sous le tender, la goutte de récupération, sorte de grosse gouttière métallique, est fortement usée là où elle plonge dans l'eau et couverte de dépôts verdâtres.

Les ateliers d'Oullins

(voir documentation)

Les ateliers d'Oullins sont un ensemble immense de bâtiments, d'ateliers, de garages, de voies. Les emprises dépassent largement la surface d'une petite commune. Dans cet ensemble « fortifié », gardé jour et nuit (la nuit les chiens sont lâchés), dont l'accès est réglementé, ont trouve de nombreux services, un centre médical, une cantine immense, et tous les métiers de l'artisanat. Toute entrée ou sortie en dehors des heures habituelles est consignée dans un registre au poste de garde. L'entrée se fait par un portillon donnant directement dans le poste de garde. Aux heures habituelles, une demi-douzaine d'agents de sécurité contrôlent les entrées et sortie mais la grande porte est ouverte.

Dans tous les ateliers et dépôts où les machines 260 à 265 sont révisées ou entretenues, le constat est le même : les tubulures des chaudières ont un dépôt anormal d'une croûte verdâtre, nauséabonde, visqueuse, gluante et collante qui couvre tous les tuyaux.

Et aujourd'hui, mardi 3 septembre 1929 ?

Le jeune apprenti, Rémi Machard, est heureux de voir revenir « sa » machine, son « bébé » comme il l'appelle. Ces derniers jours, depuis le départ de la 262, ses collègues le trouvent bizarre, associable, renfermé. Dès que la locomotive est stationnée, il vient la voir mais prend ses distances devant les agents de la police des chemins de fer.

La nuit, ses rêves le hantent mais il n'en parle à personne. Ses parents, des paysans des environs de St Étienne, ne sont au courant de rien. Il lui arrive de venir la nuit en passant par les voies pour venir « discuter » avec sa machine. Les chiens ne l'inquiètent pas car ils ont peur de la locomotive. Il a complètement nettoyé son « bébé », briquant toutes les pièces et récurant la plate-forme et personne ne l'a vu faire ! Il la bichonne, graisse les engrenages, huile les bielles, nettoie la plate-forme... pendant que l'inspecteur BLESMEs dort ! C'est lors de ce nettoyage qu'il est entré en contact avec la créature. Et il a laissé celle-ci venir en lui... Elle peut rester dans son corps un certain temps mais brûle tous les tissus. Rémy est maintenant brûlé au visage, à la main mais aussi un peu partout sur le corps. Il porte un bandage sur tout le bras gauche.

Ce n'est pas le mauvais bougre et il ne sait pas ce qui lui arrive, mais ses réactions peuvent être inattendues surtout si quelqu'un veut toucher à son « bébé ». Il attaquera toute personne isolée fouinant un peu trop sur la machine, lui lançant d'une main experte un écrou de belle taille (réussite automatique, 1D6 de dommages). Il est peu probable que d'autres machines « possédées » arrivent sur les ateliers avant qu'il ne parte pour Alésia, mais il s'en occupera avec le plus grand plaisir en trouvant des personnes réceptives dans les ateliers pour les Nyogg C'chut !

Rémi MACHARD est actuellement en arrêt maladie suite à ses nombreuses brûlures. Il entre dans les ateliers peu de temps avant l'arrivée des investigateurs et surveille de loin la 262 gardée par BLESMEs, un agent de la police des chemins de fer. Il sent que quelque chose ne va pas... mais il ne sait pas encore quoi. L'arrivée de la commission d'enquête le décide à partir tout de suite, sans même prendre le temps d'aller chercher ses affaires (qu'il a préparé) dans sa chambre. Il reste caché dans le grand bâtiment le plus proche de la machine, presque invisible, en bleu de travail. Si un investigateur s'isole ou reste seul dans les environs de la machine, Rémy lui lance d'une main experte un écrou de belle taille à la figure, occasionnant 1D6 points de dommages. Il s'échappe ensuite par des chemins connus de lui seul (une course poursuite à travers les bâtiments des ateliers serait plaisante) et arrive à prendre secrètement la « poule » pour Lyon (un train de service emmenant les voitures voyageurs ou les locomotives réparées vers Lyon).

La fuite de MACHARD

Il arrive à Lyon avec la « poule » et monte sur la locomotive du train de Dijon avant sa mise à quai. Arrivé à Dijon, il prend le train omnibus de Joigny et Auxerre. Il descend en fin de journée aux Laumes-Alésia et remonte à pied la voie vers Paris. Il entre dans la caverne toujours guidé par le Nyogg C'chut qui l'habite. La créature tente alors de sortir et lui brûle les tissus, il ne coopère plus mais c'est trop tard ! La créature sort en liquéfiant tout sur son passage, elle s'ouvre même un passage à travers son corps et c'est une cage thoracique ouverte de l'intérieur, comme une orange trop mûre, qui repose en haut du couloir. Seuls les bandages autour des poignées permettent de reconnaître MACHARD. Il est important pour l'ambiance que les investigateurs ne découvrent MACHARD que mort.

Les Laumes - Alésia

La petite bourgade des Laumes est calme et paisible. Personne ne se rappelle les événements de 1754. Rien ne laisse présager les événements futurs. Dans la nuit du 3 au 4 septembre, vers 1 heure du matin, on peut entendre comme une mélodie lointaine, une li-

tanie lancinante venant de l'ouest, puis une forte odeur très désagréable assaille les rares insomniaques : les Nyogg C'chut chantent le retour de leur congénère. Les habitants les plus sensibles (POU) font des cauchemars mettant en œuvre des créatures blanchâtres qui s'immiscent dans leur corps, d'autres rêvent qu'un être brûlant tente de sortir par leur bouche, arrachant les chairs, d'autres encore rêvent qu'ils plongent dans un liquide acide qui leur brûle l'intérieur du corps... Rare sont ceux qui font le rêve paisible d'un paysage blanchâtre rougeoyant peuplé d'êtres doux. Les personnes ayant touché la substance verdâtre tentent par tous les moyens d'arracher ce morceau de chair entré en contact avec la substance. Ils se griffent, se mutilent, s'arrache avec les ongles la peau puis la chair en hurlant comme des fous. Au réveil, ils ne se souviennent de rien !

L'hôtel des voyageurs

Selon le temps que mettent les investigateurs, ils peuvent avoir à passer la nuit aux Laumes. Tout le monde conseil cet hôtel car c'est le seul acceptable dans la région. Il y a bien un hôtel près de la nationale, de l'autre côté, mais il est vraiment miteux. Le patron de l'hôtel des voyageurs est originaire de Chagny, sa cave est très renommée. Sa femme est une riche propriétaire de maisons, fermes et terrains dans les environs dont l'hôtel. Le couple ne coule pas de beaux jours, surtout que la jeune serveuse est la maîtresse du patron ! Celui-ci ne se gêne d'ailleurs pas trop pour la peloter aussi souvent que possible. La jeune serveuse est naïve, mignonne sans plus et pas très futée. L'hôtel est composé de trois étages et d'une cave. Le rez-de-chaussée comprend une vaste salle de restaurant, une cuisine et quelques dépendances. Le bureau est dans la salle

vos notes

de restaurant. À côté, une petite pièce en longueur fait office de bar, surtout pour les cheminots. Le patron et sa femme ont la première chambre au 1er étage, la serveuse loge au troisième.

La gare des « Laumes – Alésia »

C'est une gare importante mais tranquille où il ne se passe jamais rien. Les trains rapides venant de Paris passent à toute vapeur, essayant de perdre le moins de temps possible dans cette rampe forte de 8‰. Les trains partant sur Paris ont l'avantage de la descente. Les omnibus et express font un arrêt pour prendre ou laisser de nombreux voyageurs. La gare compte plus de cinquante personnes : un chef de gare, des agents de circulation, de manœuvres, au service de la voie, aux guichets, bagages, colis, au matériel et à l'entretien. Une petite rotonde (bâtiment circulaire abritant les locomotives) contient une demi-douzaine de machines de manœuvre ou de secours. Plusieurs agents ont vu passer Rémi MACHARD le mardi soir au train de Dijon. Seul l'agent chargé du contrôle de sortie de soirée l'a vu s'éloigner à pied sur la piste (chemin qui longe les voies) vers Alésia.

La récupération d'eau en circulation

Le système de récupération d'eau en circulation est situé à quelques kilomètres en direction de Paris. Un peu avant l'arrivée des investigateurs, trois agents de la voie entrent dans la caverne et, en voyant le corps horriblement défiguré de MACHARD, décident de descendre. En bas, l'un d'eux reste subjugué par les créatures, il laisse les Nyogg C'chut le contrôler et la migration commence : les Nyogg C'chut investissent le corps de l'infortuné. Ses deux collègues tentent de le tirer en arrière sans succès, l'un est blessé gravement, le second, fortement choqué, l'aide à sortir. Le blessé succombe une fois à l'extérieur. Les investigateurs arrivent juste au moment où le cheminot rescapé tente de stopper, en courant contre lui tout en criant « NOOOOOONNNNN ! », un train rapide en provenance de Paris. Il meurt heurté par la machine, le mécanicien ne s'est aperçu de rien et le train continue son chemin normalement. Dans la caverne, les investigateurs découvrent le corps partiellement liquéfié de MACHARD ! Il leur reste 1h30 pour boucler l'affaire avant l'arrivée des forces de l'ordre prévenues suite au cadavre retrouvé sur la locomotive. En bas, les Nyogg C'chut ont commencé leur migration, elles se scindent en deux morceaux, l'un de la taille d'une noix s'infiltre par la bouche alors que l'autre tombe dans le lac et flotte mollement. Elles ont décidé de partir vers un endroit plus tranquille.

La caverne d'Alésia

L'équipe voie peut, si quelqu'un pose la question, expliquer qu'ils ont beaucoup de travail avec ce nouveau système de récupération d'eau par les machines car les rigoles sont souvent encombrées de détritus, de feuilles, de bois mort, de ballast et même de boues verdâtres nauséabonde et collante. Le point culminant de cette boue vient du réservoir d'Alésia. Parmi l'équipe d'entretien de la voie, personne ne trouve anormal ces dépôts ou ils n'ont pas envie d'en parler. « Ce n'est pas anormal ! », « C'est expérimental, ça durera pas ! »...

L'histoire de Jean PAREST

Jean Parest est le voisin le plus proche de la caverne. Son grand-père Antoine a acheté la ferme il y a de nombreuses années et a donné comme directives à ses descendants : « empêcher quoi que ce soit de réveiller ce qui dort en bas ! ». En 1754, 7 jeunes amateurs de sensations fortes dont Antoine PAREST sont descendus dans la caverne et ont découvert les Nyogg C'chut. La rencontre fut funeste : 4 sont morts en bas, 2 sont devenus fous et seul Antoine est sorti plus ou moins indemne. L'équipe de secours formée d'une douzaine de gendarmes et quelques chasseurs du village est, elle

aussi, descendue. Sur les 6 survivants, plusieurs avaient les yeux hagards. L'histoire est oubliée aujourd'hui, seul Jean PAREST, le petit-fils d'Antoine, se rappelle les mises en gardes de son grand-père. Il ne sait pas au juste pourquoi mais il a toujours écouté son aïeul. Dans le grenier, une boîte à gâteaux en métal contient des articles de journaux de l'époque et une lettre fermée d'Antoine relatant son « épopée ».

Tout le monde sait qu'à une époque lointaine, la grotte dite « grotte des chaux » devenue « grottes Déchaux » s'est effondrée !

Lettre d'Antoine PAREST

« Si vous lisez cette lettre, c'est que ce qui ne devait pas arriver vient d'avoir lieu... J'ai, encore aujourd'hui, beaucoup de mal à parler de cette funeste aventure. Nous étions jeunes, et nous ne savions pas. Avec plusieurs amis, nous aimions nous retrouver dans les secrets de la terre. Mais, ce 17 juin de l'année 1754, ce furent les entrailles de la terre qui nous trouvèrent ! Nous étions partis un peu plus loin que d'habitude, au sud d'Alésia. Louis avait découvert une grotte inconnue. L'entrée était formée par une première fosse de la forme d'un œuf, profonde de cinq mètres environ. Nous sommes entrés, Louis en tête, dans cette fosse. Une galerie s'enfonçait rapidement dans les profondeurs tout en serpentant. Après deux passages très délicats, où nous avons été obligés de briser des concrétions, nous arrivâmes dans une vaste salle dont le fond était occupé par un lac. Il n'y avait aucun bruit mais un relent insupportable de putréfaction mêlé à des remugles de terre décomposée nous assaillait les narines. Louis et Marcel approchèrent du bord de l'eau, ils avaient cru voir l'ombre de l'un de ces poissons blancs des pro-fondeurs. C'est alors que la première créature est sortie de l'eau. Tel un amas de chair translucide, elle surgit du néant et prit forme dans les airs ! On aurait dit la superposition de plusieurs blocs de chaux, mais vivants et mouvants. Elle changeait continuellement de forme, se dandinait et se couvrait d'une fine pellicule verdâtre. L'odeur avait encore empiré et une lente litanie, comme une plainte, s'élevait lentement. Marcel était face à cette créature plus grande que lui et la regardait tout en dansant lentement sur ses pieds. Quelle ne fut pas notre horreur quand nous comprîmes qu'il dansait au rythme du « chant » de la créature ! Il suivait ses mouvements, de plus en plus vite, et chantait lui-aussi. Louis a tenté d'emmener notre ami en arrière, deux autres de ces créatures sont alors sorties de l'eau et l'on fouetté de leurs tentacules. Chaque impact lui arrachait un lambeau de peau et des cris atroces. Il a littéralement fondu sous les coups ! Thomas et Henri se sont approchés pour le tirer en arrière et la danse macabre est devenue un ballet, il n'y avait pas 2 ou 3 créatures mais des dizaines, qui dansaient, remuaient, chantaient en rythme pour « dissoudre » mes amis. Nous nous sommes sauvés, Jean, Anatole et moi. Mes deux amis rescapés avaient malheureusement perdu la raison.

J'ai passé le reste de ma vie à essayer de comprendre ces créatures. D'après le « De Mysteriis Terræ » elles se nommeraient les Nyogg C'chut. Je suis aujourd'hui certain de certaines caractéristiques de ces créatures d'un autre monde : elles abhorrent l'air, peuvent changer de forme à volonté et vivent en vastes colonies. Elles habitent le sous-sol de notre planète mais n'interfèrent jamais ou presque, avec les humains. Certains grimoire que j'ai pu consulter m'ont ouvert une connaissance que je regrette aujourd'hui. J'ai détruit tous mes documents et notes et je n'ai jamais rien dit à mes enfants, juste une mis en garde contre cette grotte !

Mais si, aujourd'hui, vous lisez ces quelques lignes, c'est que le danger est à nouveau présent et je n'ai pas la solution !

La caverne est accessible depuis deux entrées :

- ✓ Une ancienne entrée formée d'un goulot vertical qui nécessite un matériel de spéléologie. Le goulot passé, on est dans une petite salle au sol inégal avec un tout petit passage menant vers une salle plus grande mais dont l'extrémité est obstruée. C'est l'entrée utilisée en 1754.
- ✓ Une autre entrée récente, formée par un petit escalier taillé à même la pierre, d'une trentaine de centimètres de large descend fortement. De nombreux passages sont aménagés à grand renfort de ciment, renforcés ou taillés dans la roche. Dès les premiers mètres, on tombe sur le corps déchiqueté de MACHARD (jet de SAN : 1D6). Après une cinquantaine de marches et des passages délicats, on arrive dans une immense cavité, un lac aux eaux noires occupe la majorité de la surface. Il est facile de remarquer que l'eau devait monter beaucoup plus haut mais qu'à l'heure actuelle, le lac est presque à sec. Sur les bords de ce lac, on peut remarquer (investigation) de nombreuses traces de reptation dans la boue. Des traces brunâtres et verdâtres couvrent le sol et les murs. Il n'y a aucune lumière mais une forte odeur de décomposition qui donne mal au cœur, le bruit des gouttes d'eau tombant dans le lac est couvert par le chant des Nyogg C'chut. Dans l'eau, il n'y a qu'une centaine de créatures mais d'autres se trouvent plus profondément dans la terre. Sur la berge, un cheminot est agenouillé, la bouche déformée par un cri inaudible, l'extrémité d'une créature est visible dans sa bouche (jet de SAN : 1D6). En face de lui, une autre créature blanchâtre, diaphane, se dresse puis se scinde et entre à son tour (jet de SAN : 1D6).

Bulletin régional du 20 juin 1754

Drame à Alésia

Un drame sans précédent vient de frapper la petite ville d'Alésia. Plusieurs jeunes gens partis à la découverte d'une grotte au sud d'Alésia sont morts ou ont perdu la raison dans cette grotte, on présume suite à l'explosion d'un gaz souterrain d'origine inconnu. Seuls trois de ces jeunes ont pu remonter à l'air libre, mais deux ont perdu définitivement le sens des réalités et le dernier tiens des discours pour le moins surprenant. Il raconte en effet qu'ils auraient fait la rencontre d'êtres blanchâtre qui auraient décimé leur groupe. Une équipe de secours composée de 12 gendarmes et d'environ 15 chasseurs est descendue dans la grotte également. Les effets du gaz ne devaient pas être dissipés car seuls 6 personnes sont remontées à l'air libre. Ils ont ensuite détruit l'accès à cette grotte en pro-voquant un éboulis.

Calendrier

Calendrier des événements

Mi-août 1929

Première pollution du réservoir et de la rigole à Alésia.

Mardi 20 août

DUGRAY et MACHARD effectuent un entretien sur la 261 suite à des défauts de pression.

Nuit du 21 au 22

La Pacific 231 D 262 avale une créature. La pression n'est plus suffisante pour tirer le train. La 262 est dévoyée aux ateliers d'Oullins.

Jeudi 22 août

DUGRAY est tué par la créature, MICHAUD et PARQUET sont choqués à vie.

Samedi 31 août

21h15 : Départ de paris du « Train bleu ».

Dimanche 1er sept.

0h35 : Capture de la créature par la locomotive 262.

0h45 : Encrassement de la machine un peu avant Dijon.

Éjection des agents par la créature près de Corgoloin

1h05 : Arrêt de la machine après le PN 127 au nord de Chagny. Prise en remorque de la 262 de Chagny aux ateliers d'Oullins.

Lundi 2

14h : Mise sur voie de garage de la locomotive. Recrutement des membres de la commission.

Mardi 3

9h : Perrache, réunion de la commission d'enquête...

vos notes

Événements futurs prévus

Mardi 3 septembre

Départ de Rémi MACHARD pour Les Laumes-Alésia.

18h : Découverte du corps du mécanicien dans un fossé puis du chauffeur quelques centaines de mètres plus loin.

23h : Problème de pression sur la 260, elle est emmenée à Oullins.

À partir du 4 septembre, les Nyogg C'chut se répandent parmi le personnel, brûlant, tuant ou rendant fou les cheminots.

Mercredi 4 septembre

6h30 : Explosion en circulation de la 261 au sud de Laroche, le train déraile causant 8 morts et 45 blessés.

11h30 : Panne de la 263 en pleine voie, à l'entrée de Dijon, l'équipe a disparu !

15h : un agent fou furieux tue plusieurs col-lègues au dépôt de Laroche avant de se donner la mort.

Les Investigateurs

Aliènore de BRAGANCE

Mademoiselle de Bragance est une jeune dame de la haute société qui joue les bonnes âmes. Membre du comité directeur de la C.I.W.L., elle fera tout pour qu'il n'y ait pas de vagues autour de cette histoire.

Michel GRAINETIER

Inspecteur de la police des chemins de fer. Il est en poste à Lyon depuis plusieurs années. D'un naturel soupçonneux, sa réputation dans les milieux ferroviaires n'est plus à faire. Il est apprécié de ses supérieurs et craint par sa perspicacité.

Gaston MARGOULET

Journaliste au Progrès de Lyon, en quête de sensationnel. Son père est l'un des premiers témoins. Il est là sur les ordres du Directeur du P.L.M. pour éviter de faire une désinformation. C'est une personne intègre sur qui l'on peut compter.

Thibaud LEROUVILLE

Journaliste à la revue interne du P.L.M. Lèche-bottes et arriviste, il vise très haut ! Heureusement, papa l'aide ! Son esprit carriériste n'enlève rien à son professionnalisme. Ses nombreuses relations lui ont souvent ouvert des portes...

Alain MOREAU

Ancien accompagnateur des wagons-lits, amoureux de mlle de Bragance, il a pris récemment la charge d'enquêteur officiel de la C.I.W.L. LALUQUE est (était) son oncle.

Mathieu BESSÛRE

Sous-chef de dépôt à Laroche, il est le responsable hiérarchique des deux agents disparus. Il n'aimerait pas que ses agents courent le moindre risque mais il faut quand même que le service soit assuré.

Gabriel GUILLAUCOURT

Ingénieur des mines, récemment embauché au P.L.M., il est « parachuté » par la direction nationale pour apporter une note technique à cette commission et surtout surveiller ces gens de la C.I.W.L. !

Charles CHARENSAC

Cadre influent de la C.I.W.L. et responsable du « Train Bleu », il veut que toute la lumière soit faite sur cette regrettable affaire. Il est le seul personnage à avoir des connaissances dans le Mythe.

Les Protagonistes

Les Nyogg C'chut

Les Nyogg C'chut ressemblent à des méduses mais avec des tentacules ! Comme la méduse, elles sont corrosives.

Ce sont des créatures visqueuses, pouvant changer de forme jusqu'à se rendre presque liquide, d'une couleur blanchâtre et dégagent une très mauvaise odeur, mélange de remugle de pourriture et de décomposition. Elles désirent avant tout de la chaleur. Le froid place les Nyogg C'chut en léthargie. Elles vivent en colonies de centaines de créatures et n'aiment pas être séparées de la colonie. Une colonie chante, c'est à dire pousse des cris horribles, dans les grandes occasions.

Elles abhorrent l'air ambiant ! à son contact, elles dégagent une pâte visqueuse nauséabonde et légèrement corrosive.

Elles possèdent 6 tentacules assez courts qu'elles utilisent également pour se déplacer. Chaque tentacule provoque des brûlures d'une force égale à la moitié de la FOR du monstre. Dans le cas de plusieurs attaques sur une même cible, la violence de la brûlure est égale à la somme de tentacules ayant touché !

Elles se déplacent dans l'eau à une vitesse prodigieuse (DEX x 2) et leur corps fluide leur permet de s'infiltrer dans n'importe quelle ouverture. Sur terre, elles deviennent pataudes et se meuvent comme des limaces !

Certains ont avancé l'idée qu'elles seraient apparentées aux Cththoniens, mais le fait n'a jamais pu être vérifié.

Les Nyogg C'chut peuvent désirer entretenir des relations particulières avec un humain, elles doivent, pour cela, « char-mer » l'humain, il devient alors réceptif aux chants. Elles peuvent s'infiltrer dans le corps d'un être si celui-ci est charmé. La créature dépose sur son passage une pâte gluante et blanchâtre qui « protège » les tissus organiques de l'humain. Elles peuvent abandonner une partie d'elles-mêmes pour s'immiscer dans un porteur !

Caractéristiques de jeu :

Pour charmer un humain, le Nyogg C'chut oppose son POU à celui de sa cible. Si la victime perd, un jet d'idée également raté provoque un « charme ». Le personnage charmé accepte de recevoir le Nyogg C'chut dans son corps. Si le jet d'idée est réussi, la victime perd 1D6 points de SAN.

Les Nyogg C'chut ne possèdent pas d'armure mais sont peu sensibles aux attaques physiques, leur corps étant complètement gélatineux. Les armes à feu provoquent 1 point par projectile, 2 dans le cas d'un empalement. Le fusil de chasse est plus efficace, il provoque la moitié des dommages normaux. Les armes blanches « déchirent » le corps gélatineux : dommages normaux. Si les dommages d'une blessure dépassent la moitié des points de vie de la créature, elle se divise en deux.

Par contre, l'air ambiant leur inflige 1 point de dommage par tour. Elles peuvent construire une membrane de protection (c'est ce qu'elles ont fait dans la chaudière de la locomotive).

La peau de ces créatures est recouverte d'un liquide semblable à des sucs digestifs et son contact provoque 1D6 points de dommages par tour.

Voir un Nyogg C'chut peut faire perdre 1D8 points de santé mentale si le jet est raté, et 1 point s'il est réussi. Voir un Nyogg C'chut liquéfier le visage d'un ami peut faire perdre 3D6 de SAN ! Voir un Nyogg C'chut naître du corps d'un humain peut faire perdre à nouveau 1D6 points de SAN en cas d'échec.

Les Nyogg C'chut ne connaissent aucun sort. Peut-être est-ce parce qu'elles ne communiquent pas comme on le pense. Le cas d'une personne « possédée » n'ayant jamais été étudié, nous ne pouvons donner plus d'informations à l'heure actuelle...

Caractéristiques des Nyogg C'chut :

FOR 2D6+3	10
DEX 2D6+3	10
CON 2D6+6	13
TAI 1D6+6	13
POU 2D6+6	13
INT non applicable	
Pts vie	13

Bonus dom. aucun

Effets sur la SAN : 1D8 en cas d'échec sinon 1, 1D6 pour une naissance.

Attaques : 6 tentacules 40% pour toucher, FOR/2. brûlures. Toucher la peau provoque 1D6 pts de dommages par tour.

Sorts : Aucun.

Armure : Sans. Les armes à feu ne font que 1 pt par projectile ; les fusils de chasse provoquent ½ dommages. Les armes blanches font des dégâts normaux.

Particularités : dans un milieu liquide, la DEX est normale mais elles se déplacent à double vitesse, sur terre la DEX chute de moitié !

extraits du cahier d'Antoine PAREST

...ces créatures étaient sorties de nos pires cauchemars. Rien ne nous avait préparés à cette horreur. Elles nous dépassaient de plus de 3 mètres et l'instant d'après rampaient à nos pieds. Leur forme changeait au gré de leurs envies, on aurait dit un poisson élastique, malléable.

Le premier d'entre-nous hurlait tout ce qu'il pouvait mais la créature diaphane n'en avait cure, 3 de ses tentacules insérés dans sa gorge. La créature chantait, son « chant » vrillait nos oreilles tel un cri d'agonie. Mon ami, à 3 pas devant moi, agenouillé, ouvrait une bouche démesurée tout en « avalant » une autre de ces horreurs...

...nous quittâmes l'horreur pour retrouver un soleil sans chaleur. J'étais forcé de guider mes deux amis rescapés physiquement mais pas psychiquement à travers la campagne...

...j'ai consacré toute ma vie à l'étude de ces créatures. Dans le grimoire DE MYSTERIIS TERRÆ, j'ai trouvé trace de créatures semblables dénommées les Nyogg C'chut. Ces créatures seraient issues d'un passé si lointain que notre imagination ne pourrait l'atteindre. L'auteur de ce grimoire semble avoir des informations d'une source innommable et inconcevable. D'après lui, les Nyogg C'chut ne seraient sensibles ni à la chaleur, ni à l'eau, ni à la terre mais uniquement à l'air ! Elles abhorraient le contact de l'air que nous respirons mais auraient le moyen de s'en protéger en construisant un cocon fait d'une substance verdâtre corrosive. Elles ont, et je peux le confirmer, la capacité de changer de forme. Leur corps fluide comme un ballon de baudruche rempli d'eau s'étire ou se contracte et peut même se scinder pour se reconstruire !

Rémi MACHARD

Jeune apprenti de 18 ans entré aux chemins de fer à l'âge de 12 ans. Il connaît parfaitement la topologie des ateliers. Il a un regard franc et sain, mais un petit quelque chose dans sa tenue, se démarque, met mal à l'aise. Il parle peu mais ce qu'il dit est toujours juste. Il est apprécié pour son professionnalisme. Depuis plusieurs jours, ses collègues le trouvent changé, distant voir même irritable. Il réside dans une petite chambre du foyer des célibataires non loin de la gare d'Oullins et des ateliers. Les toilettes et les douches sont sur le palier. C'est une chambre de 7 m² avec vue sur les ateliers. Il

y a un lit, une table, une unique chaise, une armoire contenant du linge frais et propre et sous le lit une valise pleine prête pour partir en voyage. La valise est remplie de linge de rechange, de bandes et d'une pommade de soin des brûlures ainsi que d'un sirop pour les aigreurs d'estomac. Il y a également une carte de la région ouest de Dijon cachée entre deux maillots. Dans la pou-belle, il est possible de trouver des traces d'une substance verdâtre nauséabonde sur du linge : les bandes qui protègent ses brûlures. Dans cette pou-belle, il y a également des fragments d'un dessin (environ 20% du dessin). Les autres fragments sont dans la grande poubelle de la cour extérieure. Si quelqu'un tente de reconstituer le dessin, c'est après y avoir passé 15 minutes qu'il apparaît sous ses yeux un dessin griffonné par quelqu'un en proie à une folle imagination, un trouble ou encore un combat intérieur... ce dessin représente une méduse ou quelque chose qui y ressemble, mais avec une multitude de tentacules ! C'est un amas de chair translucide dérangeante, avec plusieurs paires d'yeux dont le regard est insoutenable... Dessous, griffonné hâtivement, deux mots : NYOGG C'CHUT.

Aucune correspondance, aucun objet particulier ni aucun livre impie !

FOR 14 CON 13 TAI 15
INT 13 POU 16 DEX 14
APP 10 ÉDU 14

Pt vie 14

Compétences : Discrétion : 75% ; connaissance régionale : 80% ; écouter : 60% ; Conduire loco-motive à vapeur : 20% ; électricité : 30% ; mécanique : 50%.

Armes : aucune.

Particularité : Rémi a une SAN à 0 ! Pour un bon déroulement du scénario, il est préférable que les investigateurs ne puissent jamais lui parler. Il est passé juste avant eux, il était là il y a 2 minutes ou ils le voient de loin, mais ils ne le rattrapent jamais ! Une course-poursuite à travers les ateliers est possible mais il a une telle connaissance des lieux qu'il utilisera tous les chemins complexes, délicats ou même dangereux. Passer par le couloir de visite sous une locomotive en chauffe, monter sur la chaudière pour sauter sur une passerelle donnant sur l'atelier supérieur, traverser devant les feux des fonderies...

Nicolas BLESMEs

Inspecteur de la police des chemins de fer, en poste à Oullins. Il surveille la locomotive 262. Grande gueule, il est et reste-ra un sous-fifre de la brigade ferroviaire. Le poste qu'il tient depuis plusieurs jours lui pèse fortement... Il préférerait de loin pouvoir discuter devant une bouteille avec son "copain" le concierge des ateliers. Il n'y a rien à en tirer. Il passe son temps entre le café de la gare et les chopines cachées au fond du poste de contrôle. Mais attention, il refusera qu'on le traite de fainéant ou d'alcoolique, c'est un inspecteur ! La nuit, il dort ! Mais pareil, il ne l'avouera jamais.

FOR 16 CON 15 TAI 13
INT 15 POU 10 DEX 12
APP 09 ÉDU 15 SAN 50

Pt vie 14

Compétences : Baratin 65% ; Connaissance régionale 45% ; Droit 35% ; écouter 45% ; Marchandage 60% ; Psychologie 40% ; Trouver objet caché 40%.

Langages : Français.

Armes : Matraque 40%, dommages 1D6+1D4 ; Coup de poing 75%, 1D3+1D4 ; Coup de pied 40%, 1D6+1D4.

Pierre CHAMBRIS

Contremaître aux ateliers de roues, responsable de Rémi MACHARD. L'expérience et l'ancienneté ont fait de lui un contremaître respecté sinon craint. Autoritaire, pointilleux, paternaliste, respectueux de la hiérarchie et mielleux face à un cadre, il est le type parfait du petit chef ! Rémi est un petit jeune qu'il apprécie même si la jeunesse n'est pas toujours respectueuse du grade. Il connaît son père qui est un brave type.

FOR 16 CON 15 TAI 13
INT 15 POU 10 DEX 12
APP 09 ÉDU 15 SAN 50

Pt vie 14

Raoul DUGRAY

Ouvrier spécialisé des ateliers d'Oullins décédé. Il est enterré dans le cimetière d'Oullins. Si l'on déterre le cadavre (SAN 1D6), on peut trouver une partie du corps sans vie d'une Nyogg C'chut (SAN 1D3).

Lucien MICHAUD

Ouvrier qualifié des ateliers d'Oullins, interné à l'hôpital psychiatrique du Vinatier à Lyon. Il a complètement perdu la raison ! Lors du nettoyage de la Pacific 231 C 262, il a vu son collègue et ami se faire liquéfier la figure par une Nyogg C'chut. Depuis, il pousse des cris dès qu'il voit quelque chose de blanc qui remue, comme un rideau, un drap secoué... et il tombe en catatonie si quelqu'un reste la bouche ouverte devant lui...

FOR 09 CON 10 TAI 13
INT 12 POU 09 DEX 11
APP 13 ÉDU 12 SAN 0

Pt vie 12

Compétences : Artisanat : Tôleries 65% ; Conduire locomotive à vapeur 35% ; Conduire engins lourds 40% ; Connaissance régionale 45% ; écouter 40% ; Mécanique 75% ; Psychologie 35% ; Trouver objet caché 40%.

Armes : Barre à mines 30%, dommages 1D6+1D4.

Pierre MORTEAU

Chef d'atelier à Oullins-Machines, il est spécialiste des chaudières et plus particulièrement des problèmes de pression. Il avait sous ses ordres Michaud, Parquet et Dugray. C'est un homme d'une quarantaine d'années, en acier trempé. Il est comme ses locomotives, forte carrure et puissance impressionnante mais il a en plus un regard franc et sympathique... à première vue. Il tient fortement aux rapports hiérarchiques et surveille tout. Il est d'une grande intransigeance dans ses rapports avec les « inférieurs ». Il a gagné ses galons par l'expérience et il veut que ça se sache, non comme ces jeunes loups qui débarquent avec des diplômes tout autour du ventre mais qui ne savent pas dans quel sens on visse un boulon de 52 !

FOR 16 CON 15 TAI 13
INT 15 POU 10 DEX 12
APP 09 ÉDU 15 SAN 50
Pt vie 14

Compétences : Artisanat : Tôleries 65% ;
Conduire locomotive à vapeur 35% ; Conduire
engins lourds 40% ; Connaissance régionale
45% ; écouter 40% ; Mécanique 75% ; Psycholo-
gie 35% ; Trou-ver objet caché 40%.

Armes : Barre à mines 30%, dommages 1D6+1D4.

Michel PARQUET

Ouvrier qualifié, interné au Vinatier. C'est un géant, au regard fuyant, la figure déformée par un bec de lièvre. Il a comme Lucien MICHAUD perdu la raison. Lors du nettoyage de la Pacific 231 C 262, il a vu son collègue et ami se faire liquéfier la figure par une Nyogg C'chut. Depuis, il erre dans les couloirs de l'hôpital en prononçant des phrases incohérentes d'où l'on peut extraire « Non, pas ça... » « les tubulures avant sont calaminées... » « froides et brûlantes... » « descends, viens, on part... » « qu'est-ce que c'est... » et il termine invariablement chaque phrase par un bruit de succion désagréable. Si on le questionne, il répond assez bien, mais mélange tout : les jours, les gens, le lieu... et après 5 minutes d'un interrogatoire ou si les questions deviennent dérangementes pour lui, il part dans une série de borborygmes se finissant dans un gargouillis de gorges... il semble alors distant et n'entend plus rien...

FOR 10 CON 14 TAI 17
INT 13 POU 11 DEX 7
APP 6 ÉDU 14 SAN 0
Pt vie 16

Compétences : Artisanat : Tôleries 65% ;
Conduire locomotive à vapeur 35% ; Conduire
engins lourds 40% ; Connaissance régionale
45% ; écouter 40% ; Mécanique 75% ; Psycholo-
gie 35% ; Trou-ver objet caché 40%.

Armes : aucune.

Benoît ARQUES

Chef de train (contrôleur) du Calais-Vintimille « Le Train Bleu » dans la nuit de la disparition de l'équipe de conduite. C'est un contrôleur âgé, la retraite est proche, et il pensait avoir tout vu jusqu'à cette nuit fatidique ! Il ne sait rien, il ne connaît pas les disparus et il n'a rien vu !

Martin DÉMAURS

Chef de district de la section Montbard-Les Laumes. Il est responsable du système de récupération d'eau, du nettoyage (trop fréquent à son goût), de l'équipe de la voie... il n'est pas au courant de la quantité anormale de dépôts verdâtre. Les agents n'en parlent pas.

Henri BERGER

Chef de bureau aux ateliers d'Oullins. Il s'occupe entre autres des cahiers de maintenance. De bonnes connaissances du matériel roulant, une expérience en travaux administratifs ont fait de lui un chef de bureau autoritaire. La cinquantaine marquée, il surveille les allées et venues de ses employés, autorise difficilement des absences même d'une minute et met un point d'honneur à contrôler l'usure des crayons avant remplacement. Les cahiers de maintenance sont rangés dans une armoire faisant la totalité du mur. Tout y est inscrit, qui a effectué la réparation, quand, combien de temps elle a duré, d'où vient la pièce...(voir le cahier technique)

Augustin FOUQUEREUIL

Ingénieur Traction P.L.M., il a la responsabilité de tous les ateliers d'Oullins. Intelligent, brillant, responsable... aucun de ses qualificatifs ne lui va ! Plus proche du profiteur que du professionnel, il pro-

fite d'une place au sein d'une structure rigide qui lui donne les pleins pouvoirs. Il doit sa place d'ingénieur à son niveau d'études élevé et surtout à ses parents ! Il était membre de la contre-enquête technique suite à la mort de DUGRAY. Il n'arrive pas à expliquer l'accident.

Raymond HAUSBERGEN

Directeur régional du PLM. Il a la cinquantaine, très bien habillé, rigide, port droit. C'est un haut fonctionnaire des chemins de fer et une personne influente dans la vie politique de Lyon. Comme tout politique, il manie bien les sentiments et la parole.

Jean-Baptiste LALUQUE

Mécanicien au PLM, disparu à bord de son train dans la nuit du 31 août au 1er septembre. Aucune nouvelle de cet employé modèle, passionné par son métier et rêveur à ses heures. Son neveu Alain Moreau est membre de la commission d'enquête.

Casimir NOVEANT

Maréchal des logis chef de la gendarmerie d'Alésia. Il est chargé de l'enquête sur la mort du cheminot. D'un naturel suspicieux et peu futé, il a gagné ses galons à l'ancienneté et dans des actes de bravoures (inutiles) pendant la grande guerre. Il en garde un souvenir impérissable.

Fiacre FROMY

Maréchal des logis de la gendarmerie d'Alésia. Il suit son chef NOVEANT mais n'est pas toujours d'accord avec lui. Il prend son mal en patience, conseille adroitement ou explique certaines subtilités ayant échappées à son supérieur !.

Jean POIRRIER

Représentant régional de la Compagnie Internationale des Wagons Lits et des grands Express Internationaux sur Lyon et le Sud-Est de la France.

Marcel St JULIEN des ÉCUISSSES

Président Directeur Général de la CIWL